

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 156 (1990)

Heft: 9

Artikel: Battle of Britain

Autor: Rutschmann, Werner

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-60319>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

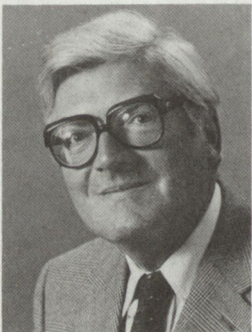
Download PDF: 08.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Battle of Britain

Werner Rutschmann

Als Battle of Britain wird üblicherweise der Luftkrieg über England zwischen Juli und Oktober 1940 verstanden. Der Begriff findet aber auch Anwendung für alle Aktivitäten zwischen Juli 1940 und Mai 1941 der deutschen Luftwaffe zur Erringung der Luftherrschaft über dem Kanal und der Insel sowie zur Zerschlagung der Kraftquellen und der Lähmung der moralischen Widerstandskraft der Briten einerseits und der Royal Air Force für die Luftverteidigung der Insel andererseits.



Werner Rutschmann,
Waldstrasse 34, 8134 Adliswil;
Dipl. Ing. ETH; Oberstlt aD,
1961–1971 Stab FAK 4,
letzte Einteilung Stab FF Trp.

1. Deutsche Invasion der britischen Insel – wenn nötig

Am 25. Juni 1940 um 01.35 Uhr traten die Waffenstillstandsverträge zwischen Frankreich und den Achsenmächten in Kraft. Die deutsche Wehrmacht hatte ihre Aufgabe erfüllt: Das französische Operationsheer und die an seiner Seite fechtenden Verbündeten waren geschlagen, Holland, Belgien und das an den Atlantik grenzende Gebiet Frankreichs «als Basis für eine aussichtsreiche Luft- und Seekriegführung gegen England» gewonnen.

Schnelligkeit des Ablaufes und Ausmass der Ereignisse hatten die deutsche Wehrmachtsführung allerdings überrascht. Sie verfügte über keine Planung für die Beendigung oder Weiterführung des Krieges.

So befahl am 30.6. der Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe (ObdL) Göring unter anderem, dass bis zur Herstellung der vollen Einsatzbereitschaft die Kampfführung zu beschränken sei «auf Störangriffe gegen Industrie- und Luftwaffenziele mit schwächeren Kräften». Erst nachher seien «durch Kampf gegen die feindliche Luftwaffe, ihre Bodenorganisation und die Luftwaffenindustrie die Voraussetzungen zu schaffen für eine wirksame Kampfführung gegen feindliche Einfuhr und Versorgung» und gleichzeitig «durch Kampf gegen Einfuhrhäfen ... Einfuhrtransporte und Kriegsschiffe die englische Versorgung zu zerschlagen».

Am 2.7. gab das Oberkommando der Wehrmacht (OKW) bekannt, dass «unter bestimmten Umständen» eine Landung in England in Frage kommen könnte.

Am 16.7. erging die Führer-«Weisung Nr.16 über die Vorbereitung einer Landeoperation gegen England». Hitler formulierte Absicht und Zweck:

«Da England trotz seiner militärisch aussichtslosen Lage noch kein Anzeichen einer Verständigungsbereitschaft zu erkennen gibt, habe ich mich entschlossen, eine Landungsoperation gegen England vorzubereiten und wenn nötig durchzuführen.

Zweck dieser Operation ist es, das englische Mutterland als Basis für die Fortführung des Krieges gegen Deutschland auszuschalten, und wenn es erforderlich werden sollte, in vollem Umfang zu besetzen.»

Die Vorbereitungen für das Unternehmen, dem der Deckname «Seelöwe» gegeben wurde, waren bis Mitte August abzuschliessen. Dabei sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, die eine Landung ermöglichten, unter anderem musste

«die englische Luftwaffe moralisch und tatsächlich so weit niedergedämpft sein, dass sie keine nennenswerte Angriffskraft dem deutschen Übergang gegenüber mehr zeigt.»

Die Landung sollte «wenn nötig» durchgeführt werden. Vorerst hoffte Hitler noch auf die Bereitschaft Grossbritanniens «zu Verständigung». Die deutsche Diplomatie wurde tätig, und am 19.7. erliess Hitler anlässlich einer Rede vor dem Reichstag einen «Appell an die Vernunft auch in England». Die Briten und die Regierung seiner Majestät waren nicht ansprechbar, und am 22.7. antwortete ihr Ausserminister dem deutschen Reichskanzler unter anderem: «Wir werden nicht aufhören zu kämpfen, bis die Freiheit gesichert ist.»

Am 31.7. nahm Hitler den 15.9. als Zeitpunkt für «Seelöwe» in Aussicht. Der endgültige Termin sollte nach einem achttägigen verschärften Luftkrieg festgelegt werden. Gleichzeitig teilte er dem Oberbefehlshaber des Heeres mit, er beabsichtige, im Frühjahr 1941 die Sowjetunion anzugreifen und beauftragte den Generalstab des Heeres, eine Operationsstudie für einen Ostfeldzug auszuarbeiten.

Die Entscheidung Hitlers vom 31.7. für «Seelöwe» fand in seiner «Weisung Nr.17 für die Führung des Luft- und Seekrieges gegen England» vom 1.8. Bestätigung. «Um die Voraussetzungen für die endgültige Niederlage Englands zu schaffen», war der Luft- und Seekrieg «in verschärfter Form als bisher weiterzuführen».

Die deutsche Fliegertruppe hat mit allen zur Verfügung stehenden Kräften die englische Luftwaffe möglichst bald niederkämpfen. Die Angriffe haben sich in erster Linie gegen die fliegenden Einheiten, ihre Bodenorganisation und Nachschubeinrichtungen, ferner gegen

die Luftrüstungsindustrie, einschliesslich der Industrie zur Herstellung von Flakgerät zu richten.

Nach Erringung einer zeitlichen oder örtlichen Luftüberlegenheit ist der Luftkrieg gegen die Häfen... weiterzuführen.

... Ausserdem muss sie (die Luftwaffe) für das Unternehmen «See-löwe» kampfkraftig zur Verfügung stehen.

«Terrorangriffe als Vergeltung behalte ich mir vor.»

Mit dem verschärften Luftkrieg sollte am 5. August begonnen werden können.

2. Die deutschen Luftangriffskräfte

Im Verlaufe des Monats Juli wurden Kommandoinfrastruktur, Bodenorganisation und fliegende Verbände der drei Luftflotten (Lfl), die gegen England eingesetzt werden sollten, sukzessive gefechtsbereit. Die Lfl 5, Stumpff, lag in Norwegen, die Lfl 2, Kesselring, in Holland, Belgien und Nordostfrankreich und die Lfl 3, Sperrle, in Nordfrankreich.

Eine Lfl war gegliedert in Fliegerkorps und diese in Geschwader sowie selbständige Gruppen und Aufklärungsstaffeln. In der Regel setzte sich ein Geschwader aus drei Gruppen und eine Gruppe aus drei Staffeln zusammen. Der Sollbestand einer Staffel umfasste 12 Flugzeuge. Die Grundformation der Jäger war der Schwarm mit vier Flugzeugen, unterteilt in zwei Rotten.

Die drei Lfl gegenüber England verfügten über die Masse der deutschen Kriegsflugzeuge, nämlich Mitte Juli rund:

	Lfl 2+3	Lfl 5
- Kampfflugzeuge: Heinkel He 111 P und H (Abb. 3) Dornier Do 17M und Z (Abb. 4) Junkers Ju 88 A	1200	115
- Sturzkampfflugzeuge: Ju 87 B (Abb. 5)	280	-
- Zerstörer: Messerschmitt Me 110 C und D (Abb. 7)	220	45
- Jagdflugzeuge: Me 109 E (Abb. 6)	760	30
- Fernaufklärer: Me 110 Do 17, He 111, Ju 88	50	30
- Nahaufklärer: Henschel Hs 126	90	-

Der Effektivbestand der Verbände war kleiner als der Sollbestand. Zwei Drittel bis drei Viertel der vorhandenen Flugzeuge waren einsatzbereit.

Es war nur eine kleine Flugzeugreserve verfügbar. 1940 betrug die mittlere Produktion der Me 109E rund 140 Flugzeuge/Monat.

3. Die britische Luftverteidigung

1936 war die Royal Air Force (RAF) auf der Insel neu organisiert worden mit einem Bomber Command, einem Fighter Command, einem Coastal Command und einem Training Command. Die Kommandos waren in Groups gegliedert. Einer Jägergruppe war eine Anzahl Sectors (Sektoren) mit mehreren Squadrons (Staffeln) unterstellt.

Dem Fighter Command unter Air Marshal Dowding war die Luftverteidigung übertragen. Es wurde eine neue Führungsinfrastruktur und Bodenorganisation aufgebaut und den Staffeln neue Jagdeinsitzer zugeführt, ab Dezember 1937 die Hawker Hurricane (Abb. 1) und ab August 1938 die Supermarine Spitfire (Abb. 2).

Mitte Juli 1940 waren dem Fighter Command vier Gruppen mit insgesamt 23 Sektoren unterstellt. In jedem Sektor befand sich die Sector Station, der Hauptflugplatz, und in der Regel wenige Nebenflugplätze. Ein Flugplatz war von 1 bis 4 Staffeln belegt.

Der Sollbestand einer Jagdstaffel umfasste 26 Piloten und 16, später 20 Flugzeuge. Überdies standen auf jedem Platz 3 bis 5 Reserveflugzeuge. In der Regel kam die Staffel mit 12 Flugzeugen, gegliedert in zwei Flights, zum Einsatz. Anfänglich war ein Flight in zwei Sections mit 3 Flugzeugen unterteilt. Diese Formation erwies sich im

Luftkampf nicht als zweckmässig. Später wurden die Flights in drei Pairs zu zwei Flugzeugen gegliedert. Im allgemeinen blieb eine Staffel so lange im Einsatz, als sie wenigstens neun Flugzeuge in die Luft bringen konnte.

Am 1. Juli waren den Gruppen 48, am 1. August und 1. September je 49 Hurricane- und Spitfire-Staffeln mit insgesamt rund 550 einsatzbereiten Flugzeugen sowie 9 Blenheim- und Defiant-Staffeln unterstellt. Überdies lagen rund 200 nicht flugbereite Hurricanes und Spitfires bei den Staffeln.

Dazu kamen am 1. August rund 270 sowie am 1. September und 1. Oktober rund 160, jederzeit bei den Flugzeugparks abrufbare, einsatzbereite Hurricanes und Spitfires. Organisiert von Lord Beaverbrook, Minister of Aircraft Production, wurden monatlich 450 bis 500 moderne Jagdeinsitzer hergestellt.

Dem Fighter Command war die Fliegerabwehr-Artillerie, eine Truppengattung des Heeres, zur Zusammenarbeit zugewiesen.

Die Führung der britischen Jäger beruhte auf der Anwendung moderner Technik und der Nutzung ausgefeilter Organisation. Radio Direction Finding beziehungsweise Radarstationen an der Ost- und Südküste, nämlich die Chain Home (CH) mit einer Reichweite von über 150 km auf rund 4500 Meter Höhe, und die Chain Home Low (CHL) von kleinerer Reichweite aber für Beobachtungen auf Meereshöhe (Abb. 8), dienten der Frühwarnung über See. Posten des Observer Corps, eine Freiwilligen-Organisation, beobachteten und meldeten die Flugbewegungen über der Insel. Die Meldungen wurden ausgewertet, und in den Operations Rooms, den Einsatzzentralen, des Fighter Command sowie der bedrohten Gruppen und Sektoren wurde auf Kartentischen fortlaufend die Luftlage dargestellt.

Kennzeichnende Daten der wichtigsten Flugzeuge in Abb. 1-7

	Bes	km/h max- m ü. M.	Bewaffnung Kaliber mm	Bombenlast kg Reichweite km
Fighter Command				
- Hurricane Mk 1	1	510-5300	8 Mg 7.7	
- Spitfire Mk 1	1	570-5800	8 Mg 7.7	
Luftwaffe				
- Heinkel He 111 H	4	415-5000	1 Kan 20 6 Mg 7.9	2000-1000
- Dornier Do 17Z	4	415-4500	6 Mg 7.9	1000-1200
- Junkers Ju 87 B	2	350-4000	2 Mg 7.9 1 DMg 7.9	800-500
- Messerschmitt Me 109E-4	1	555-6000	2 Kan 20 2 Mg 7.9	
- Messerschmitt Me 110 C	2	525-4000	2 Kan 20 4 Mg 7.9 1 DMg 7.9	

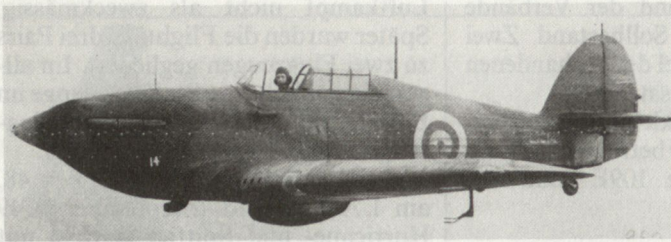


Abb. 1: Hawker Hurricane MKI

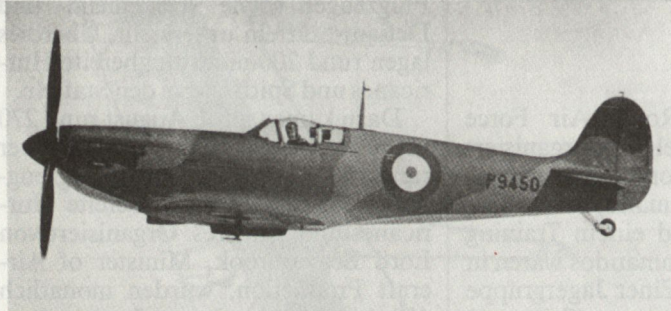


Abb. 2: Supermarine Spitfire MKI



Abb. 3: Heinkel He 111H

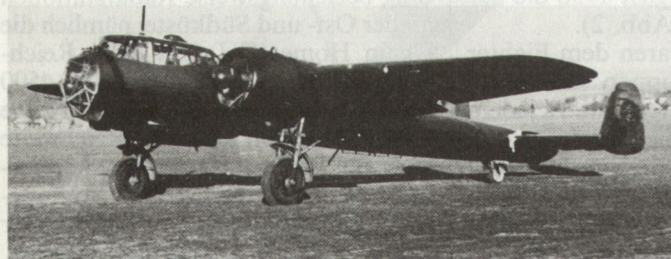


Abb. 4: Dornier Do 17Z

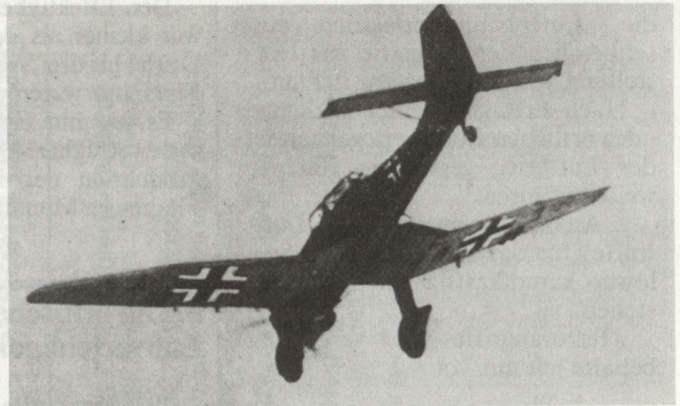


Abb. 5: Junkers Ju 87B



Abb. 6: Messerschmitt Me 109E



Abb. 7: Messerschmitt Me 110C

Das Fighter Command befahl und koordinierte den Einsatz der Gruppen und ordnete Neuaufstellungen und die Ablösung von Staffeln an. Die Gruppenkommandos entschieden über den Einsatz der Staffeln der ihnen unterstellten Sektoren. Die Sector Controllers (Sektor-Leitoffiziere) setzten die Staffeln ein und führten diese, deren Lage durch periodische Peilungen bekannt war, mittels Sprechfunk an den Gegner.

Die No.11 Group unter Air Vice Marshal Park in Südost-England hatte die Hauptlast der Luftverteidigung zu tragen. Ihr Hauptquartier lag in Uxbridge, westlich von London, und ihre 7 Sector Stations befanden sich in Debden, North Weald, Hornchurch, Biggin Hill, Kenley, Tangmere und Northolt.

4. Kontaktphase, erste und zweite Hauptphase

Entsprechend den Angriffszielen und dem Kampfverfahren der deutschen Luftwaffe lassen sich eine Kontakt- und drei Hauptphasen unterscheiden. Der Beginn einer neuen Phase zog nicht die vollständige Einstellung der Aktivitäten der vorangegangenen nach sich.

In der **Kontaktphase**, die anfangs Juli begann und einen Monat dauerte, massen sich die Luftgegner und erprobten Einsatz- und Kampfverfahren.

Die **Luftwaffe** griff bei Tage mit Kampf- und Sturzkampfverbänden Schiffsgeläitzüge und einige Häfen an der englischen Ost- und Südküste an. Da die Kampfflugzeuge über eine ungenügende Verteidigungsbewaffnung verfügten und die Ju 87 überdies

schwerfällig und im Sturzangriff weitgehend wehrlos waren, bedurften diese Verbände eines Jagdschutzes. Dieser wurde entweder als «gebundener Begleitschutz» oder als «freie Jagd» geflogen. Dabei fiel die begrenzte Reichweite der Me 109 ins Gewicht, und am 9. Juli wurden erstmals Me 110 als Begleitflugzeuge eingesetzt. Während der Nacht flogen Kampfflugzeuge Störangriffe auf zahlreiche Städte im Innern der Insel, erkundeten das Flab-Dispositiv und erprobten neue Navigationsverfahren.

Das **Fighter Command** liess sich zu keinen grossen Luftgefechten herausfordern. Es wurden erste Nachjagdversuche durchgeführt. Die britische Handelsmarine erlitt Verluste, und auch die Kriegsmarine verlor einige Begleitschiffe.

Schlechtes Wetter zwang den ObdL, den «Adlerangriff» auf den 13. August zu verschieben. Aber an den Angriffs-



Abb. 8: Flugplätze

zielen des 12. August gemessen, kann dieses Datum als Beginn der **1. Hauptphase** bezeichnet werden. Die Luftwaffe griff unter anderem die fünf CH-Stationen und die drei Nebenflugplätze an der Südküste an. Die CH-Stationen waren schwer zu treffende Ziele. Vier wurden für Stunden und eine für Tage ausser Betrieb gesetzt. Angriffe auf die für die Vorwarnung unverzichtbaren Anlagen wurden in den folgenden Wochen selten wiederholt und nie systematisch durchgeführt.

Wegen ungünstiger Witterung und Übermittlungsproblemen konnte die Luftwaffe den angestrebten «gleichzeitigen Angriff zu einheitlichem Schlag» erst am 15. August fliegen. Alle drei Lfl kamen zum Einsatz und flogen zwischen Newcastle upon Tyne und Portland rund 500 Kampf- und 1300 Jagdeinsätze. Das Fighter Command meldete gegen 1000 eigene Jagdeinsätze. Der 15. August war der Tag mit den grössten Einsatz- und Verlustzahlen der Luftschlacht. Die Lfl 5 wurde später nicht mehr zu Kampfeinsätzen bei Tage verwendet.

Im Rahmen der Absicht, auch die Luftrüstungsindustrie zu bekämpfen, hatte in der Nacht 13./14. August eine Folge von Angriffen auf Flugzeugwerke begonnen.

Am 18. August, nachdem die Sturzkampfverbände seit Anfang August rund 60 Ju 87 verloren hatten, befahl das OKL, dieses Baumuster aus der Front zurückzuziehen, um es für die Invasion zu erhalten. Am 19. August folgte eine weitere folgenschwere Entscheidung. Die Zerstörer Me 110 waren hinfort durch Jagdeinsitzer Me 109 zu begleiten, weil sie sich als ungenügend selbstverteidigungsfähig erwiesen hatten.

Nach einer fünftägigen Schlechtwetterperiode mit verminderter Aktivität begann die Luftwaffe am 24. August mit systematischen Angriffen gegen die Sector Stations um London.

Am 24. August waren erstmals Bomben auf einen Vorort im Osten von London gefallen. Das Kriegskabinett reagierte umgehend, und in der Nacht 25./26. August flogen Wellingtons und Whitleys des Bomber Command den ersten Angriff auf Berlin.

Am 26. August führte die Lfl 3 für drei Wochen ihren letzten grossen Tagesangriff durch. Sie wurde hinfort fast allnächtlich auf Städte, vor allem in den Midlands, eingesetzt. Ihre Jagdverbände wurden der Lfl 2 unterstellt.

Abgesehen vom 27. August flog die Luftwaffe zwischen dem 24. August und dem 6. September nie weniger als täglich 600 Tageseinsätze. Zwar be-

nützten die Staffeln des Fighter Command kaum mehr die Nebenflugplätze an der Südküste, aber die Sector Stations rund um London konnten trotz schwerer Schäden weiterbetrieben werden.

Beide Luftgegner erlitten hohe Verluste. Diese waren aber nicht das einzige Mass für Erfolg oder Misserfolg. Die Staffeln des Verteidigers vermieden wenn möglich den Jägerkampf und griffen die Kampfflugzeuge an. Auch das Aufsplittern eines gegnerischen Bomberverbandes, dessen Flugzeuge zum Notwurf gezwungen wurden, war – dies gilt auch für die Fliegerabwehr-Artillerie – als Erfolg zu werten.

Trotzdem zeichnete sich für das Fighter Command eine existenzbedrohende Krise ab. Es fehlte den Staffeln nicht an einsatzbereiten Flugzeugen, und in den Jägerparks fiel die Reserve nie unter 125. Auch hielten sich in jenen beiden Wochen die Verluste und die Produktion von Hurricanes und Spitfires die Waage. Sehr schwerwiegend wurde jedoch der sinkende Bestand an erfahrenen Jagdpiloten sowie die Übermüdung und die starke moralische Beanspruchung der Veteranen. Piloten des Bomber Command, der Heeresflieger und der Marine-Luftwaffe hatten sich freiwillig umschulen lassen, und die Ausbildungsdauer in den Operational Training Units war verkürzt worden. Aber kein Neuling konnte einen erfahrenen Piloten ersetzen.

Dowding entschied sich, die Ausfälle in der No. 11 Group durch Veteranen aus den Nachbargruppen zu füllen und in diese die Neulinge einzuteilen. Mit dieser Massnahme konnte aber das Ende der Abwehrfähigkeit nur hinausgeschoben werden.

In dieser Krise des Fighter Command gab Hitler, aufgebracht durch mehrere Raids der RAF gegen Berlin, London als Angriffsziel frei und liess die **2. Hauptphase** der Luftschlacht einleiten: Systematische Angriffe auf die Kapitale, bei Tage durch begleitete Kampfverbände, bei Nacht durch Bomberströme, «bis zur Vernichtung der Hafenanlagen sowie der Versorgungs- und Kraftquellen».

Am Nachmittag des 7. September flogen rund 350 Kampfflugzeuge, begleitet von rund 600 Me 109 und Me 110, und in der folgenden Nacht rund 320 Kampfflugzeuge London an. Die Stadt wurde den ersten verheerenden Luftangriffen, dem «Blitz», ausgesetzt. Relativ geringen Tagesaktivitäten folgten in den Nächten 8./9. und 9./10. September wieder Angriffe mit je rund 200 Kampfflugzeugen. In den folgenden Tagen fesselte ungünstige Witterung die Luftwaffe.

Am 15. September flogen die Lfl 2 und 3 wieder einen schweren Tagesangriff, «wobei es zu grossen Luftschlachten über London gekommen ist, die für die deutschen Verbände wegen mangelnden Jagdschutzes sehr verlustreich verlaufen sind», wie im Kriegstagebuch des OKW vermerkt wurde. Das Fighter Command machte 183 Abschüsse geltend und seither – auch nachdem sich herausgestellt hatte, dass nur rund 60 gegnerische Flugzeuge abgeschossen worden waren – wird der 15. September als «Battle of Britain Day» gefeiert.

In der folgenden Zeit behinderte schlechtes Wetter den Angreifer. Das Fighter Command konnte Atem schöpfen, die Ausbildung der Nachwuchspiloten normalisieren und die Flugplätze instandsetzen.

Ab 20. September setzte die Lfl 2 bei Tage neben Kampfflugzeugen bomben-tragende Me 109 ein. Auch ihre 250 kg Bomben vermochten die angestrebten Zerstörungen in London nicht zu voll-ziehen.

Viel grössere Auswirkungen hatten die Nachtangriffe der Kampfverbände. Abgesehen vom 3./4. November wurde London allnächtlich angegriffen, in den meisten Nächten von 100 bis 200 Kampfflugzeugen, deren Spreng- und Brandbomben verheerende Schäden verursachten und die Einwohner harten Prüfungen aussetzten. Die Abwehr war wenig wirksam. Die Nachtjagd stand im Aufbau, und die Verluste durch Ballon-sperren und Flabgeschütze waren marginal.

Am 25. Oktober hatte sich übrigens auch das von Mussolini zur Verfügung gestellte Corpo Aereo Italiano mit 13 Bombern an einem Angriff auf Harwich beteiligt. Obwohl es schliesslich eine Stärke von rund 100 Fiat Cr 42 und G 50 Jagdeinsitzern sowie 80 Bombern Fiat BR 20 erreichte, wurde es mit den Ver-hältnissen im Norden nicht vertraut und deshalb wieder nach Italien verlegt.

5. Der «Seelöwe» schläft ein

Die Vorbereitungen für die Landung dauerten länger als vorgesehen. Unter anderem weil das OKH und das OKM über die Breite des Landestreifens uneinig waren, der Aufmarsch der bunten Flotte von Landungsschiffen zeitaufwendig war und weil das Bomber Com-mand die Schiffsansammlungen in den kontinentalen Kanalhäfen fast all-nächtlich bombardierte. Hitler verschob mehrmals den Termin für die Ausgabe des Befehls zur Einleitung der letzten Vorbereitungen, die während 10 Tagen

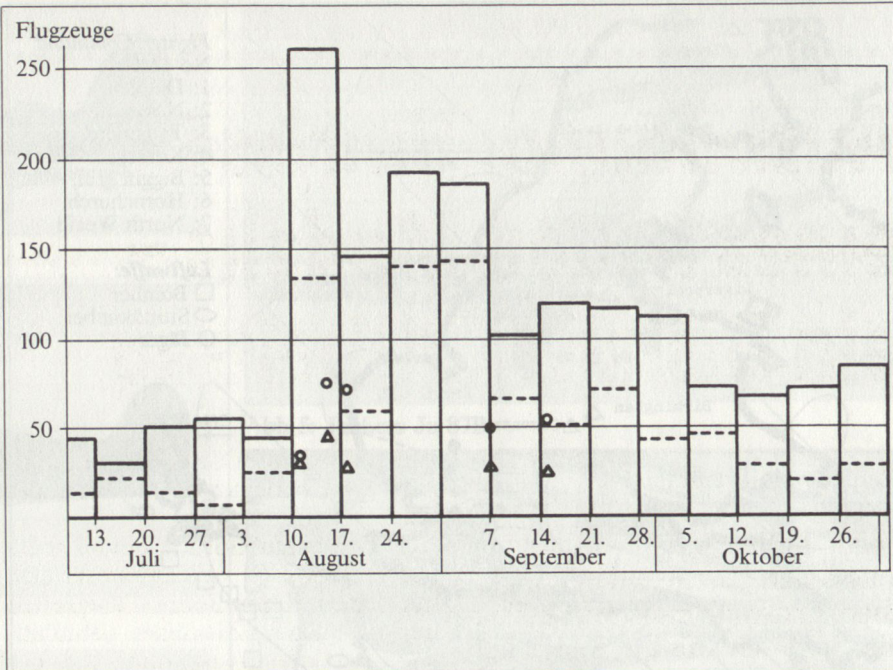


Abb. 9: Battle of Britain. Flugzeugverluste (Churchill W.S.: Der 2. Weltkrieg, 2. Bd., Bern 1949)

vor dem Auslaufen der Landungsflotte auszuführen waren – am 9. September unter anderem mit der Begründung, «da die Ergebnisse des verschärften Luftkrieges noch nicht voll zu übersehen seien». Am 18. September befahl Hitler unter anderem, «die Aufmarschbewegungen der Transportflotte... anzuhalten». Er legte keinen neuen Termin fest. Am 26. September erbat das OKM eine Entscheidung bis Mitte Oktober. Am 12. Oktober befahl Hitler, das Unternehmen auf Frühjahr 1941 zu verschieben.

6. Dritte Hauptphase

Unter dem Datum 14. November findet sich im Kriegstagebuch des OKW der Eintrag: «Luftkrieg gegen England kann im wesentlichen nur bei Nacht durchgeführt werden, bei Tage nur bei entsprechender Bewölkung. Also scheint die Niederkämpfung der englischen Jagdabwehr missglückt zu sein.» In der Nacht 14./15. November begann die Luftwaffe mit einem Angriff auf Coventry das Inferno über London hinaus zu verbreiten und leitete die 3. Hauptphase ein: Nächtliche Massenangriffe mit bis zu 500 Kampfflugzeugen auf Provinzstädte.

Die Auswirkungen enttäuschten die Wehrmachtsführung. Am 6. Februar 1941 befahl Hitler unter anderem, «alle Mittel des See- und Luftkrieges in der Bekämpfung der feindlichen Zufuhr zusammenzufassen sowie die

englische Luftrüstungsindustrie niederzuhalten...».

Zwischen 19./20. Februar und 12. Mai flog die Luftwaffe weit überwiegend Angriffe auf Häfen, auch auf einige Industriestädte und weiterhin auf London. Die Wehrwirtschaft kam aber auch jetzt nicht zum Erliegen, der Durchhaltewillen der Briten blieb ungebrochen.

Der «Seelöwe» wurde nicht mehr geweckt. Der Blick der Wehrmachtsführung war nun auf «Barbarossa», den Angriff auf die Sowjetunion, gerichtet. Am 10. Juni begann die Verlegung der Masse der Luftwaffenverbände von Holland, Belgien und Frankreich nach dem Osten.

Churchills Urteil

Die Battle of Britain gilt als eine Entscheidungsschlacht des Zweiten Weltkrieges. Das Vereinigte Königreich blieb Sieger. Einen schweren Beitrag zum Sieg leistete das Fighter Command. Dessen Angehörige ehrte Churchill mit den eindrücklichen Worten:

«Never in the field of human conflict, was so much owed by so many to so few.»

Benützte Literatur:

Liste bei der Redaktion